



REGIO 2N

Avarie Panto & Usure Caténaire



31 mai 2023

Le 3 avril dernier, le 151980 a subi une avarie pantographe entre le tunnel de la Rochette et la gare de Melun. L'incident a provoqué de gros dégâts sur les infrastructures avec l'arrachement de 500 mètres de fil de contact caténaire. Les circulations resteront interrompues entre Moret et Melun jusqu'au lendemain 8h. Il est intervenu dans le contexte d'une usure accélérée de la caténaire dont nous vous avons déjà parlé dans un tract précédent. La délégation SUD-Rail a donc souhaité être reçue en audience par la direction pour connaître les causes de cette avarie.

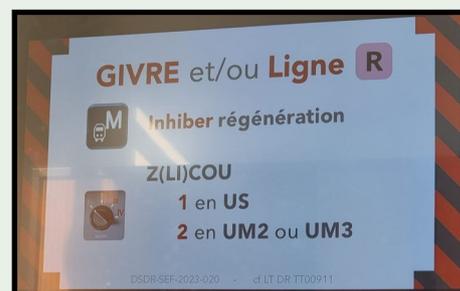
Une enquête tripartite Matériel/Réseau/Activité a été diligentée. La cause qui semble la plus probable est le heurt d'une buse par l'archet (une carcasse a été retrouvée dans la zone du choc ressenti par l'ADC), qui l'a désaxé et entraîné l'arrachement du fil de contact. Cependant celui-ci présentait après inspection une usure hors tolérance (6,5 mm au lieu des 9,5 normés). Aurait-il cédé dans ce cas de figure s'il n'avait pas été fragilisé? La torsion du fil constatée laisse à penser que oui...

Les conditions d'évacuation des voyageurs ont également posé question. Les agents de la SUGE de Melun qui sont intervenus avaient constaté une grande tension parmi les voyageurs, qui auront attendu 2H15 en pleine voie. Le responsable du COT a pu nous donner quelques éléments:

- ♦ L'EIC qui gérait la situation de crise a commis une erreur en indiquant au RO (responsable de l'opération qui est toujours issu de l'activité, dans notre cas Astreinte prod TRANSILIE) une localisation de l'incident à Fontainebleau. Cela a retardé son arrivée sur place. Le CIL (qui lui est toujours un agent de Réseau) arrivé plus tôt, a pu initier les procédures ce qui est à souligner car ce n'était pas son rôle mais la gestion de l'incident avait mal débuté.
- ♦ Peu après 23h, l'évacuation des voyageurs aurait été possible, toutes les conditions étant réunies... mais la gestion de crise a décidé d'utiliser la voie 1 Morêt pour faire circuler un 891000 qui aurait pu être détourné par Hericy. Cela a retardé les opérations d'une bonne demi-heure. Nos interlocuteurs ont reconnu que ce choix avait été malheureux et que c'est l'évacuation des voyageurs d'un train planté en pleine voie qui aurait dû être priorisée. Ce point, comme le précédent, a fait l'objet d'un retour d'expérience avec Réseau.

La direction nous a indiqué qu'elle souhaitait améliorer la formation des astreintes et que des journées d'exercice étaient prévues. L'expérience compte beaucoup pour assurer ces fonctions raison pour laquelle nous recommandons aux ADC de ne pas endosser le rôle de RO en dehors des cas les plus simples.

Nous avons profité de cette audience pour faire le point sur la crise « usure du fil de contact entre Melun et Montargis ». Des essais ont eu lieu avec une rame équipée de 2 caméras, HD et infra-rouge. Ils ont pu valider les mesures prises, l'échauffement au niveau des points de contact étant largement limité en circulant sur les positions du Z(LI)COU préconisées. De même pour l'inhibition de la régénération. Ces 2 mesures vont être rappelées en cabine par la mise en place d'un autocollant. Elles devraient perdurer un bon moment.



Nous avons également remonté que nous constatons toujours la circulation de rames avec des usures « visuelles » depuis le quai du panto manifestement limites créant des situations de doute pour les ADC. Le représentant du Matériel nous a indiqué que les pas de contrôle avaient été resserrés mais nous avons l'impression que l'Ingénierie est toujours à la recherche du bon compromis sur la composition des bandes d'usure pour limiter les échauffements et éclats de matière et avoir une usure dans les normes pour la production... Un test est en cours avec des bandes plus épaisses pour essayer de solutionner la seconde problématique.

Nous allons continuer à suivre ces sujets. Merci de continuer à annoter vos BS en copie CSSCT.

Syndicat SUD-Rail de Paris Sud-Est 40 allée de Bercy 75012 PARIS
09 50 25 20 69 / Mail: sudrailpse@gmail.com / Facebook: [Sud rail Pse](https://www.facebook.com/SudrailPse)